

## BAB II

### FAKTA DAN PERMASALAHAN

#### A. Fakta

Kapal AHTS Pacific Valour adalah salah satu kapal milik perusahaan Swire Pacific Ship Management Pte Ltd Singapore. Kapal Pacific Valour dan beberapa kapal AHTS yang lain dicarter oleh McDermott Asia Pacific untuk beroperasi membantu penyampaian *barge* atau tongkang yang berisi alat-alat material pengeboran minyak di wilayah perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* sebelah barat dari Australia.

Pangkalan pengambilan *barge* adalah dari pelabuhan Batu Ampar, Batam, Kepulauan Riau, yaitu dilakukan oleh PT. McDermott Indonesia. Semua persiapan pemuatan cargo *barge* dan alat-alat material pengeboran minyak di wilayah perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* dilakukan di pelabuhan tersebut. Kapal Pacific Valour ini memiliki bobot sebesar 2500 DWT, bollard pull 120 tonnes. Dengan penggerak utama jenis B&W 8810 BHP, 6570 KW. Bow Thruster 2x 600KW & Stern Thruster 2x 600KW. Kondisi kapal yang berkemampuan baik ini sangat mendukung dalam kinerja penyampaian *barge* atau *towing barge* guna mendukung operasi di proyek pengeboran minyak tersebut. Sebagai kapal charter tentunya dalam segala hal kondisi kapal harus laik laut dan semua persiapan dan *planning* kegiatan *towing dan transfer barge* harus terencana dengan baik sehingga siap untuk melaksanakan kegiatan yang dijadwalkan oleh pencharter sesuai order.

Berikut daftar nama kapal-kapal AHTS di perusahaan Swire Pacific Offshore (SPO) Singapore:



Gambar 2.1 SPO Vessel List



### P-Class

4,825-5,149 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                    |                   |                  |                   |
|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Pacific Patriot    | 2004 (DP Capable) | Pacific Panda    | 2010 (DP 1)       |
| Pacific Pilot      | 2004 (DP 1)       | Pacific Papillon | 2010 (DP Capable) |
| Pacific Parakeet   | 2005 (DP Capable) | Pacific Peacock  | 2010 (DP Capable) |
| Pacific Pioneer    | 2005 (DP Capable) | Pacific Parrot   | 2011 (DP Capable) |
| Pacific Prospector | 2005 (DP 1)       | Pacific Petrel   | 2011 (DP Capable) |
| Pacific Pelican    | 2006 (DP Capable) | Pacific Phoenix  | 2011 (DP Capable) |
| Pacific Pickle     | 2006 (DP 1)       | Pacific Phoenix  | 2011 (DP Capable) |
| Pacific Protector  | 2006 (DP 1)       | Pacific Python   | 2011 (DP 1)       |



### L-Class

5,000 DWT Platform Supply Vessels (PSVs)

|                |             |                 |             |
|----------------|-------------|-----------------|-------------|
| Pacific Lemur  | 2014 (DP 2) | Pacific Leopard | 2015 (DP 2) |
| Pacific Leader | 2014 (DP 2) | Pacific Liberty | 2015 (DP 2) |
| Pacific Legacy | 2014 (DP 2) | Pacific Lion    | 2015 (DP 2) |
| Pacific Legend | 2014 (DP 2) | Pacific Lynx    | 2015 (DP 2) |



### J-Class

2,600-3,600 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                |              |
|----------------|--------------|
| Pacific Marlin | 1978 (No DP) |
| Pacific Bear   | 1982 (No DP) |



### H-Class

4,700 DWT Platform Supply Vessels (PSVs)

|                 |             |                  |             |
|-----------------|-------------|------------------|-------------|
| Pacific Hawk    | 2011 (DP 2) | Pacific Hornbill | 2012 (DP 2) |
| Pacific Harrier | 2012 (DP 2) | Pacific Heron    | 2013 (DP 2) |



### T-Class

3,600-4,000 BHP Anchor Handling Tug (AHT) Vessels

|                 |              |                  |              |
|-----------------|--------------|------------------|--------------|
| Pacific Tempest | 1994 (No DP) | Pacific Tenacity | 2006 (No DP) |
| Pacific Typhoon | 1994 (No DP) | Pacific Terrier  | 2007 (No DP) |



### E-Class

4,482 DWT Ice Breaking Supply Vessels (IBSVs)

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| Pacific Endeavour  | 2006 (DP 2) |
| Pacific Endurance  | 2006 (DP 2) |
| Pacific Enterprise | 2006 (DP 2) |





### C-Class

16,314 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| Pacific Champion  | 2011 (DP 2) |
| Pacific Centurion | 2013 (DP 2) |



### V-Class

8,810 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                  |             |                   |             |
|------------------|-------------|-------------------|-------------|
| Pacific Valhalla | 2007 (DP 2) | Pacific Valour    | 2009 (DP 1) |
| Pacific Valkyrie | 2008 (DP 1) | Pasifik Vixen     | 2009 (DP 1) |
| Pacific Vanguard | 2008 (DP 1) | Pacific Vigilance | 2010 (DP 2) |
| Pacific Victory  | 2008 (DP 2) | Pacific Vigour    | 2010 (DP 2) |
| Pasifik Viper    | 2008 (DP 1) | Pacific Vulcan    | 2010 (DP 1) |



### B-Class

12,240 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                   |             |                 |             |
|-------------------|-------------|-----------------|-------------|
| Pacific Barbarian | 1997 (DP 1) | Pacific Banner  | 1998 (DP 1) |
| Pacific Battler   | 1997 (DP 1) | Pacific Blade   | 1998 (DP 1) |
| Pacific Buccaneer | 1997 (DP 1) | Pacific Brigand | 1998 (DP 1) |



### R-Class

7,100-7,210 BHP Anchor Handling Tug Supply (AHTS) Vessels

|                   |             |                   |             |
|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| Pacific Ranger    | 2002 (DP 1) | Pacific Rover     | 2002 (DP 1) |
| Pacific Raider    | 2002 (DP 2) | Pacific Runner    | 2003 (DP 1) |
| Pacific Retriever | 2002 (DP 2) | Pacific Rapier    | 2006 (DP 2) |
| Pacific Rigger    | 2002 (DP 1) | Pacific Responder | 2006 (DP 1) |



### A-Class

3,250 DWT Platform Supply Vessels (PSVs)

|                  |             |                 |             |
|------------------|-------------|-----------------|-------------|
| Pacific Askari   | 2006 (DP 2) | Pacific Aurora  | 2008 (DP 2) |
| Pacific Assegai  | 2006 (DP 2) | Pacific Avenger | 2008 (DP 2) |
| Pacific Amethyst | 2008 (DP 2) |                 |             |



### Subsea Class

85.3 – 89.8m LOA Multi-Purpose Offshore Vessels

|                  |             |
|------------------|-------------|
| Seabed Prince    | 2009 (DP 2) |
| Seabed Worker    | 2009 (DP 2) |
| Seabed Supporter | 2013 (DP 2) |

## 1. Objek Penelitian

### a. Data Kapal

Kapal Pacific Valour merupakan salah satu kapal AHTS milik dari perusahaan *Swire Pacific Ship Management Pte Ltd* Singapore. dengan memiliki bobot sebesar/*Deadweight*= 2500 MT, call sign= JZBK, *bollard pull*=120 tonnes, panjang LOA= 66m, Panjang LBP= 57m, yang dibangun pada tahun 2009, dan berbendera Indonesia. Kapal ini dilengkapi dengan penggerak utama jenis B&W 8810 BHP, 6570 KW. Bow Thruster 2x 600KW & Stern Thruster 2x 600KW. Kapal Pacific Valour dan beberapa kapal AHTS yang lain dicarter oleh *Mc Dermott Asia Pacific* untuk beroperasi membantu penyampaian barge atau tongkang yang berisi alat-alat material pengeboran minyak di wilayah perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* sebelah barat dari Australia. Kondisi kapal AHTS Pacific Valour yang dilengkapi dengan peralatan-peralatan penunjang operasi tersebut, sangatlah membantu dan mempermudah pengoperasian kegiatan di lokasi pengeboran lepas pantai. Untuk lebih detailnya, penulis sampaikan data-data kapal (*Ship Particular*) yang dapat dilihat dilembar lampiran.

## B. Fakta Kondisi

Pada saat kapal AHTS Pacific Valour disewa oleh *Mc Dermott Asia Pacific*, untuk beroperasi membantu penyampaian barge atau tongkang yang berisi alat-alat material pengeboran minyak di wilayah perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* sebelah barat dari Australia. Sebagaimana kita ketahui bahwa fungsi dari kapal AHTS begitu banyak dengan sendirinya pekerjaan-pekerjaan yang dihadapi personil anak buah kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan untuk melayani

segala kebutuhan kegiatan-kegiatan di lokasi ladang minyak di laut dan lepas pantai begitu banyak dan sibuk. Begitu banyaknya waktu yang tersita oleh pekerjaan-pekerjaan yang harus dilaksanakan ABK, sehingga dalam pelaksanaan persiapan peralatan-peralatan *towing* khususnya *towing barge* terabaikan/terlupakan ataupun tertunda disaat berada di ladang minyak di laut dan lepas pantai. Untuk itu pada saat penulis melakukan penelitian benar-benar memperhatikan segala pertimbangan, mengingat saat melaksanakan tugas kerja *towing dan transfer barge* langsung dilokasi, di perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* sebelah barat dari Australia.

Hal yang paling penting juga adalah bagaimana kita harus bisa mengetahui setiap *towing barge* yang akan dibawa, yaitu: berat *barge* yang akan dibawa, ukuran atau tipe *towing*, fungsi *barge* yang akan dibawa, ukuran dan kondisi *wire* yang digunakan.

Sehingga *barge* atau *tongkang* yang akan ditarik bisa mendapatkan efisiensi tenaga untuk menariknya.

Untuk menguasai dan menyesuaikan diri terhadap lingkungan pekerjaan proses adaptasi seseorang terhadap lingkungan pekerjaan tersebut harus diberikan, dimana tugas-tugas kerja yang diberikan diatas kapal hendaknya sesuai dengan kemampuan masing-masing ABK.

Untuk mencapai hasil sesuai dengan apa yang diharapkan dalam pengoperasian kapal AHTS dalam kerja *towing dan transfer barge* diperlukan manajemen waktu yang tepat, serta kerja sama yang baik pula antara pihak-pihak kapal yang terkait. Tanpa perencanaan waktu yang baik serta kerja sama yang baik tidak mungkin dapat menghasilkan pelayanan yang seperti diharapkan. Karena dari itu setiap penghematan waktu berarti juga penghematan pemakaian biaya serta dapat menunjang pencapaian hasil yang maksimal.



Dengan kinerja operasi yang sangat tinggi, sehingga dibutuhkan manajemen waktu dalam operational, ketepatan waktu dan kemahiran personal ABK dalam usaha penundaan dan pemindahan *barge* atau tongkang dari kapal satu dengan yang lainnya.

## C. Permasalahan

### 1. Identifikasi Masalah

Dalam *safety quality* manajemen sistem semua prosedur kerja dan pemeliharaan kapal serta perlengkapannya telah diatur dan harus berjalan dan terlaksana dengan baik, namun fakta dilapangan hanya terlaksana diatas kertas. Demikian juga pada saat mengadakan pemeriksaan peralatan dan perlengkapan hanya sebatas ditulis, tetapi tidak berfungsi seratus persen, sehingga pada saat melaksanakan pekerjaan banyak peralatan yang kondisinya kurang normal. Demikian juga informasi-informasi yang masuk melalui email ke kapal, atau yang melalui radio sering tidak direspon secara dini oleh pihak kapal, sehingga menimbulkan kurangnya suatu persiapan. Khususnya bila akan melakukan kegiatan *towing* dan *transfer barge* dibutuhkan data-data. Untuk itu yang dikirim kadang dalam tenggang waktu yang pendek, sehingga kadang persiapannya kurang karena kapal masih melakukan kegiatan lain yang menjadi kesehariannya. Dengan waktu yang terbatas berakibat informasi data *seismic (Seabed Water and Current Serta Weather Report)* yang diperlukan terkadang tidak memadai serta informasi seputar kebutuhan peralatan tidak terpenuhi secara lengkap (alatnya kurang ataupun sering terjadi masalah) ditambah lagi dengan kondisi pelaksanaan kerja yang kurang terencana dengan baik, maka terjadi *in-efficiency*, akibat terjadinya *in-efficiency* dalam pelaksanaan *towing* dan *transfer barge* maka pelaksanaan tersebut akan

ditangguhkan waktunya. Selain itu perubahan cuaca dan arah arus juga akan mempengaruhi keberhasilan kerja. Oleh kurangnya persiapan secara menyeluruh akan menyita waktu yang ada, sehingga menyimpang dari jadwal yang berakibat pekerjaan ditangguhkan.

Seperti yang pernah penulis alami pada saat melaksanakan *transfer barge* dengan kapal Winposh Lampart tepatnya di wilayah perairan Samudra Hindia *Ichthys Oilfield* sempat terjadi keterlambatan waktu pada saat pelaksanaan *transfer barge*.

Pelaksanaan *transfer barge* pada saat itu tidak sesuai dengan prosedur, yakni prosedur standar dalam melaksanakan sebuah kerja towing dan *transfer barge* pada saat positioning mensyaratkan perlunya:

- a) Informasi yang memadai serta sarana yang lengkap dan terperinci agar pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan tepat waktu.
- b) Kondisi cuaca yang baik pada saat pelaksanaan towing dan *transfer barge*.
- c) Koordinasi yang baik antara awak kapal dan bridge maupun antara kapal dengan *Barge*.

Pada saat pelaksanaan *transfer barge* ke kapal Winposh Lampart posisi kapalnya saat itu tidak sejajar dengan kapal kami, sehingga terjadi kesulitan dalam proses transfer barge. Yang seharusnya untuk pelaksanaan pekerjaan tersebut harus mengikuti prosedur yang ada yaitu kedua kapal harus sejajar, sama haluan dengan kecepatan aman saat mentransfer barge. Oleh karena itu dalam rangka pelaksanaan kerja towing dan *transfer barge*, setiap kegiatan harus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, sehingga pelaksanaan towing dan *transfer barge* dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Selain kesalahan prosedur, dalam menjalani tugas yang ada, pelaksanaan operasi



*towing dan transfer barge* menemui beberapa kendala, yaitu antara lain:

- a) Jadwal yang tidak tentu atau tidak pasti. Hal ini kadang menjadi masalah dalam operasi *towing dan transfer barge*. Terutama pada saat persiapan-persiapan sebelum operasi *towing dan transfer barge* yang dilakukan dalam waktu terbatas.
- b) Cuaca alam yang buruk. Selama perjalanan menuju tempat lokasi pengeboran terkadang cuaca tidak menentu. Hal ini menyebabkan operasi *towing dan transfer barge* menjadi tertunda dan tidak sesuai jadwal yang telah ditentukan.
- c) Waktu yang terbatas. Pada saat kapal sampai di lokasi, kapal akan mengapung menunggu perintah transfer tongkang dengan kapal lain yg ditunjuk untuk mobilitas tongkang masuk ke area *oilfield project*. Proses menunggu saatnya transfer barge ini bisa memakan waktu yang lama, terkadang satu sampai dua minggu lamanya. Namun pada saat operasi *transfer barge* ke kapal lain hanya diberikan waktu yang singkat, kurang lebih 5-6 jam saja. Operasi *transfer barge* ini disesuaikan waktunya dengan pergerakan kapal di sekitar area *oilfield* dan berdasarkan perintah dari pencharter.

## 2. Masalah Utama

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah tersebut, permasalahan makalah ini adalah.

- a. Persiapan-persiapan dan perencanaan apa saja yang dilakukan dalam penanganan *towing dan transfer barge* di kapal Pacific Valour dengan waktu yang terbatas?
- b. Bagaimana pelaksanaan *towing dan transfer barge* di kapal Pacific Valour menggunakan proses manajemen?